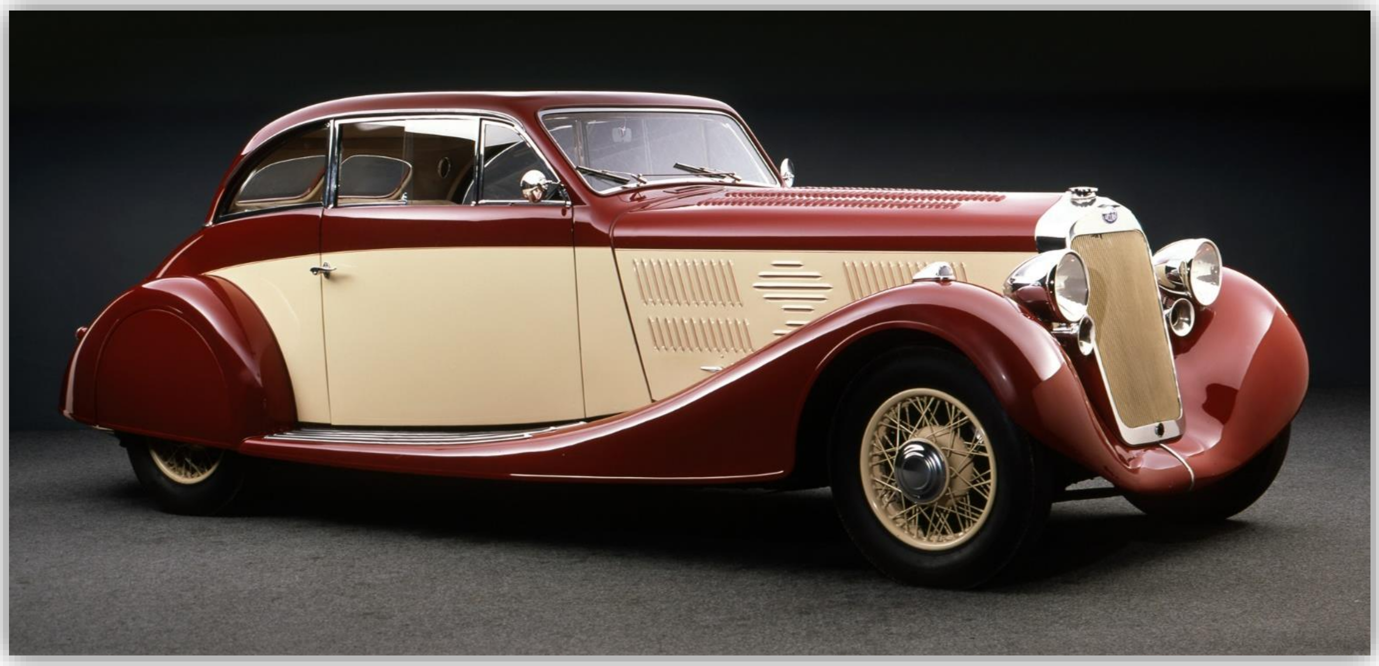


Delage D8 105 Sport Aerodynamic Coupe by Letourneur & Marchand

MOTORNYTT måndag 23 december
Föregående fredag 20 december

1. Dubbelt så många elbilar 2019

Av Jan-Erik Berggren, publicerad 17 dec 2019 10:31

Det finns dubbelt så många privatägda elbilar i dag jämfört med för ett år sedan. Antalet dieselbilar ökar samtidigt, medan antalet bensindrivna bilar minskar. Det visar en unik undersökning av kreditupplysningstjänsten Ratsit.



När nya fordonsbeskattningen bonus/malus infördes sommaren 2018, och när snacket om nya miljözoner som stänger ut dieselbilar gick, började andelen dieslar av nybilsförsäljningen att minska, uppger Ratsit.

Ökning av dieseldrift

Toppnoteringen på närmare 70 procent dieselbilar av nybilsförsäljningen har sjunkit till förmån för bensinare och framför allt laddhybrider. Men det hindrar inte att antalet dieseldrivna bilar på våra vägar ökar. Anledningen är att de äldsta bilarna som skrotas ut oftast är bensinare.

– För tio år sedan var bensinbilar nära 85 procent av alla personbilar i landet. Idag är de endast 66 procent, och det mesta av marknadsandelarna har gått till dieselbilen. Den trenden fortsätter även i år. Så det verkar alltså inte som om regeringens beslut om miljözoner förra året har påverkat dieselbilens popularitet, säger Anders Johansson, vd på Ratsit.

Flest elbilar i Stockholm

Den största ökningen står ändå de laddbara bilarna för. Sverige närmar sig 100 000 laddbara fordon på vägarna varav de rena elbilarna svarar för en knapp tredjedel. Av elbilarna är drygt 40 procent ägda av privatpersoner och andelen privatägda elbilar ökar stadigt.

Det finns elbilar registrerade i 90 procent av landets kommuner. Men några kommuner spjärnar emot. När det här skrivs fanns det inga elbilar registrerade i Malå, Storuman, Sorsele, Dorotea, Övertorneå, Arjeplog och Älvdalen. För ett år sedan var det hela 25 kommuner i Sverige som saknade elbilar. Stockholm är den kommun där det finns flest elbilar.

Bensin vanligaste bränslet

Bensin är det vanligaste bränslet i Sverige med 65,72 procent av bilparken. Dieselandelen är 27,89 procent, bensin/etanol-bilarna svarar för 3,75 procent, laddhybridrna för 1,74.

Elbilarna är bara 0,2 procent av det totala bilbeståndet, till och med mindre än kategorin ”övrigt” som har 0,71 procent.

2. Ny tysk studie: Batterielbilar bättre för klimatet än vätgasbilar

Publicerad 2019-12-18, 06:39

Sämre effektivitet och lika smutsiga att tillverka, visar ny rapport.



Att räkna ut vilken typ av bil som är minst dålig för klimatet är inte helt enkelt. Det är en enormt komplicerad uträkning som bland annat bör innehålla siffror om hur bilen tillverkas, körs och återvinns – och även hur bränslet framställs.

De senaste åren har det dykt upp flera rapporter med olika ambitionsnivå. Bland annat har IVL Svenska Miljöinstitutet publicerat en rapport som visade att utsläppen från batteritillverkningen i elbilar minskar kraftigt, och i en studie från tyska bilistorganisationen ADAC var en elbil bättre för klimatet än en bensinbil efter 3.800 mil om den laddas med förnybar el.

Nu kommer en ny rapport från Institutet för energi- och miljöforskning i tyska Heidelberg, som är framtagen tillsammans med tankesmedjan Agora Verkehrswende. Där har batterielbilarnas utsläpp jämförts med diesel-, bensin-, naturgas- och bränslecellsbilar.

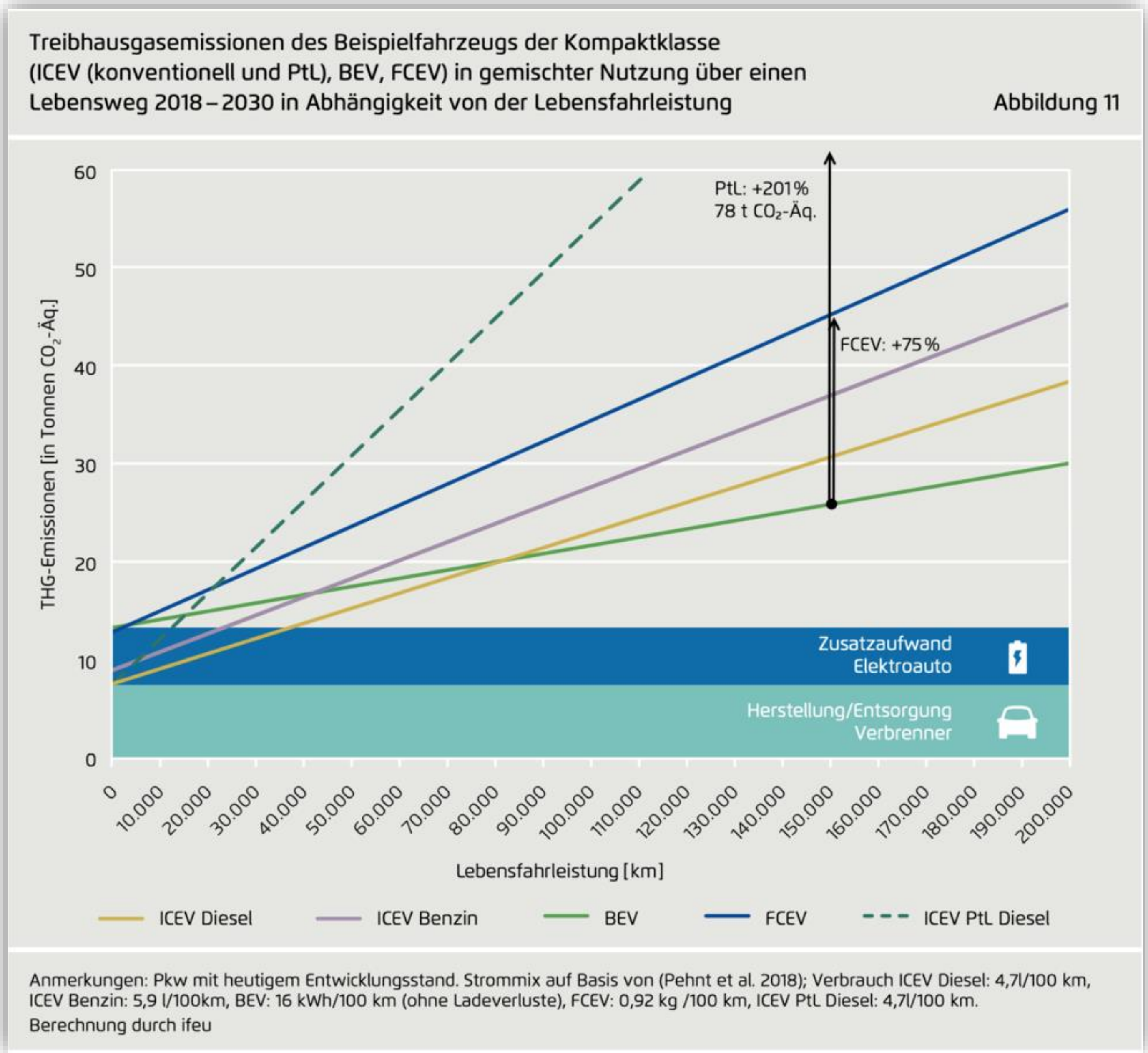
Resultatet är tydligt: Batterielbilar har den bästa klimatbalansen, följt av bilar med bränsleceller.

De olika linjerna visar bilens utsläpp över tid, upp till 20.000 mil. Elbilen (grön linje) vinner i längden men med den tyska elmixen är den inte renast från start – batteritillverkningen ger upphov till en del utsläpp. Vätgasbilen är smutsigare över hela bilens livslängd. Med tysk el kommer brytpunkten för elbilen jämfört med dieselbilen vid strax efter 8.000 mil.

75 procent högre utsläpp i vätgasbilen

En kontroversiell detalj i den här studien är att vätgasbilar framstår som riktigt smutsiga i jämförelse med andra bilar. En mellanstor bränslecellsbil där vätgasen framställts genom elektrolys och där den tyska elmixen använts vid framställning ger upphov till hela 75 procent mer koldioxidutsläpp efter 15.000 mil än en batteridriven bil med 35 kWh stort batteri, enligt den här studien.

Anledningen är dels att bränslecellsbilen är mindre energieffektiv än batterielbilen och därför totalt sett behöver mer energi än en batterielbil för att köras samma sträcka, och dels att bränslecellsbilen enligt den här studien orsakar i princip lika mycket utsläpp som en batterielbil vid själva tillverkningen.



Det kan låta konstigt, eftersom batterielbilar fått kritik i flera andra studier för de relativt höga utläppen under tillverkning. Det är framför allt batteriet som orsakar utsläppen, och eftersom vätgasbilar har ett betydligt mindre batteri borde också utsläppen bli mindre.

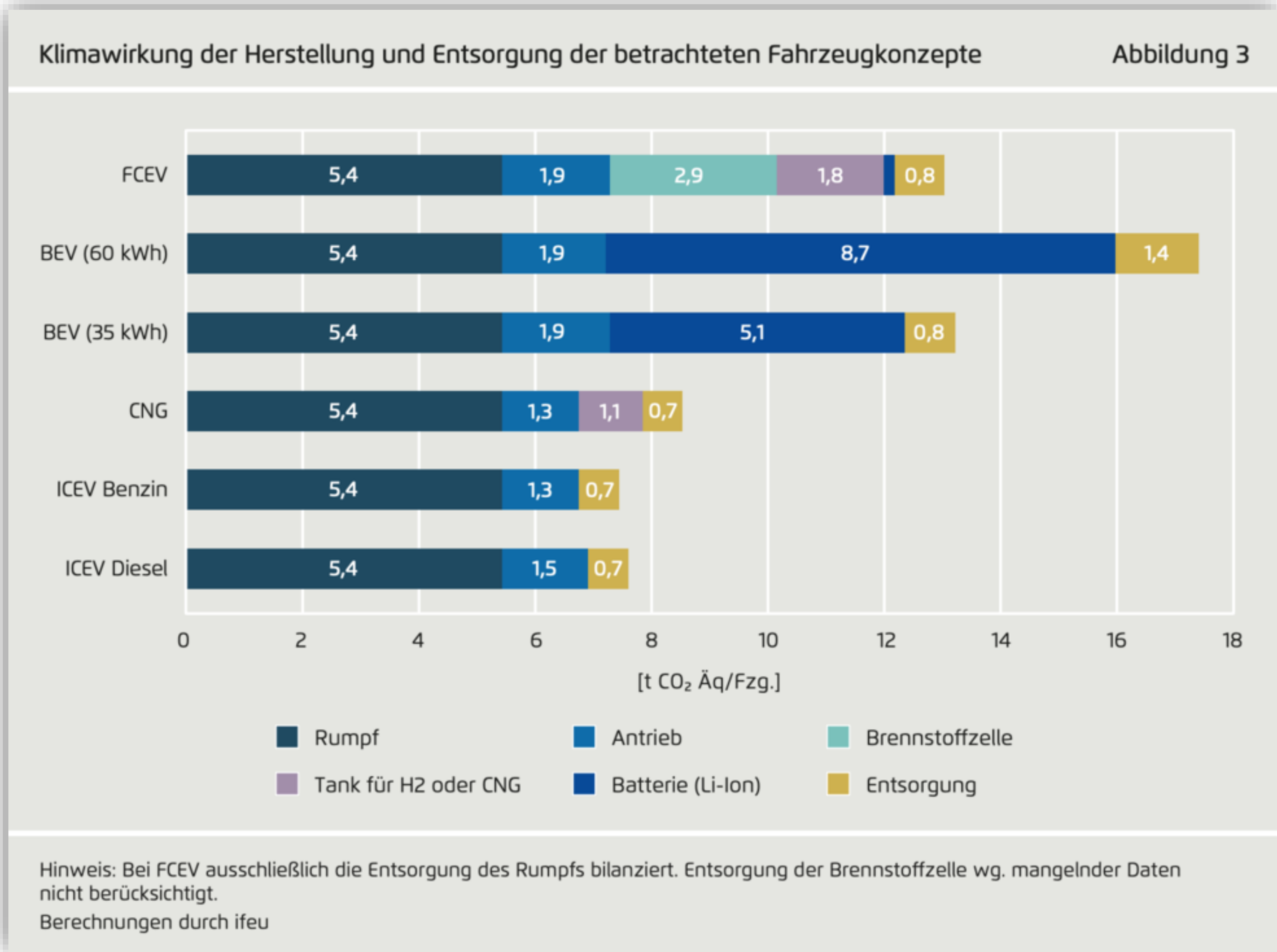
Större försprång med förnybar el

Men enligt de siffror som ligger till grund för den här studien har en vätgasbil belastat klimatet ungefär lika mycket som en batterielbil innan den börjar köras. Istället för ett stort batteri orsakar tillverkningen av bränslecellen och vätgastanken lika höga utsläpp.

Om vi däremot jämför en vätgasbil med en batterielbil med större batteripaket (60 kWh) som förmodligen skulle ge lika lång räckvidd som vätgasbilen blir utsläppen under tillverkningen högre för batterielbilen än för vätgasbilen, och batterielbilen behöver därmed lite längre tid för att "köra ikapp" vätgasbilen.

Vi ska komma ihåg att siffrorna alltså gäller med den tyska elmixen som än så länge är smutsigare än den svenska. Med mer förnybar ström kommer brytpunkten för när en elbil är renare tidigare.

Rapporten finns att läsa i sin helhet här.



En vätgasbil släpper ut ungefär lika mycket som en batterielbil under tillverkningsfasen, enligt den här studien.



[Ny rapport från svenska IVL: Utsläppen från elbilsbatterier sjunker kraftigt]



[Nya siffror: Elbilen bättre för klimatet efter 3.800 mil – med förnybar el]



Av Erik Söderholm

3. Dörrarna kan flyga upp - Volvo återkallar 147000 bilar

Redaktören bytbil 2019-12-17

Händer vid höga temperaturer - Sverige inte berört



Volvo tvingas återkalla 147 000 bilar av S60 och V60-modellerna byggda mellan 2011 och 2017. Dörrarna kan plötsligt öppnas i farten i tvära svängar eller rondeller.

– Den här återkallelsen berör inga bilar i Sverige. Bakgrunden är en komponent i dörrmekanismen som kan försvagas och fallera om den utsätts för extremt höga temperaturer under långa perioder, säger Volvos pressansvarige Stefan Elfström till BytBil.

Volvo har drabbats av flera stora återkallelser under 2019, bland annat för bränslerör och insugningsrör. Nu är det dags igen, den här gången handlar det om 147 000 bilar från S60 och V60-serien, tillverkade från 2011. fram till 2017.

Bilarnas dörrar kan flyga upp i tvära svängar trots att de verkar stängda. Problemet orsakas av felaktiga delar i dörrlåsmekanismen. Delarna är mer benägna att fallera i extremt varmt väder, enligt amerikanska trafiksäkerhetsmyndigheten NHTSA. Återkallelsen har gjorts efter att de fått in klagomål från ägare. Volvo ska nu byta ut de dåliga dörrlåsen på alla fyra dörrarna.

Volvos pressansvarige Stefan Elfström bekräftar återkallelsen för BytBil, men uppger att inga svenska bilar behöver åtgärdas. Berörda marknader är USA och Indien.

– Den här återkallelsen berör inga bilar i Sverige. Bakgrunden är en komponent i dörrmekanismen som kan försvagas och fallera om den utsätts för extremt höga temperaturer under långa perioder. Om komponenten fallerar finns en risk att dörren inte kan stängas ordentligt och i värsta fall skulle en dörr som inte är fullt stängd kunna öppnas under färd. Vi har dock inga rapporter om olyckor eller personskador – detta är en preventiv åtgärd, säger Stefan Elfström.

Totalt berörs 147,000 bilar och de berörda marknaderna är USA och Indien. Modellerna som omfattas är S/V60 av årsmodell 2011-17. Bilarna kommer att åtgärdas med en ny låskomponent i mer robust material.

4. Tesla stäms - för barnarbete med kobolt

Redaktören bytbil 7 2019-12-17

Fem stora teknikföretag anklagas: Utnyttjat och medverkat till att barn dött



Tesla och fyra andra ledande teknikföretag anklagas för barnarbete. Företagen stäms nu för att ha medverkat till barns död i koboltgruvorna i Kongo-Kinshasa. 14 familjer har i samarbete med International Rights Advocates lämnat in en stämningsansökan i USA, enligt Reuters.

Över 60 procent av världens kobolt bryts i Kongo-Kinshasa. Landet har länge haft problem med barnarbete i gruvorna. Kobolt är i dag en viktig råvara till lithium-jonbatterier som används i mobiltelefoner, datorer och elbilar.

Nu stäms fem av världens största teknikföretag Tesla Inc, Apple Inc, Alphabet Inc, Microsoft Corp och Dell Technologies Inc. anklagade för att ha medverkat till barnarbete och barns död i gruvorna.

Enligt stämningen från 14 familjer i Kongo-Kinshasa och organisationen International Rights Advocates ingick företagen medvetet i ett system med tvångsarbete som enligt familjerna ledde till död och allvarliga skador på deras barn. Det är första gången koboltindustrin drabbas av rättsliga åtgärder, men debatten om barnarbete har pågått länge.

Stämningsansökan innehåller starka bilder med barn med skadade eller saknade lemmar. Sex av de 14 familjerna ska ha mist sina barn i en tunnelkollaps i Kongo-Kinshasas gruvor.

Vissa av barnen som arbetar i gruvorna är så unga som sex år. De fick arbeta sex dagar i veckan och fick 15 kronor om dagen i lön.

– Jag har aldrig stött på en större skillnad i inkomstfördelning mellan botten och toppen i en försörjningskedja, säger slaveriforskaren Siddharth Kara.

– Dessa företag – de rikaste företagen i världen, dessa snygga prylframställningsföretag – har gjort det möjligt för barn att bli skadade och dödade för att få sin billiga kobolt,” säger Terrence Collingsworth, familjernas advokat, till Reuters.

Teslas Elon Musk har tidigare sagt att han vill få bort kobolt helt ur batterierna, och att de senaste batterierna innehåller mindre än tre procent kobolt.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Donald Trump vill skrota bidrag för elbilar

Jan-Erik Berggren 17 december 2019

De flesta länder funderar på hur de ska få fart på elbilsförsäljningen med hjälp av bidrag och rabatter. Donald Trump kör åt andra hållet. Nu är risken stor att elbilsbidraget på 7.500 dollar plockas bort.



Ford Mustang Mach-E

USA har i flera år haft en skatterabatt till alla som köpt en elbil. Rabatten är i dag 7 500 dollar, knappt 75 000 kronor, och gäller tills dess att en tillverkare sålt 200 000 exemplar av den aktuella modellen.

Nu vill förespråkare till bidraget att det ska vara kvar och även förstärkas med 7 000 dollar, för bilar mellan 200 000 och 400 000 exemplar.

Men USA:s president Donald Trump hotar med att skrota hela skatterabatten. Enligt presidenten är det här ett exempel på hur staten ger fördelar till rika personer i Kalifornien.

– Det har funnits ett extremt motstånd från presidentens sida, säger senatorn Debbie Stabenow som förespråkar ett elbilsbidrag för att minska koldioxidutsläppen.

Tesla och General Motors har utnyttjad skatterabatten för att trycka ner priset på sina elbilar i USA. Politiskt så finns det personer från presidentens parti som vill ha rabatt till elbilar men det finns också ett stort motstånd. Trumps kärnväljare är inte elbilsköpare varför presidenten inte värnar speciellt mycket om dagens modell.

Redan 2017 försökte Donald Trump plocka bort rabatten och inför kommande budgetförhandlingar är risken stor att skatterabatten på nytt attackeras.

Även bidrag till biobränslen, vindkraft och solenergi är föremål för förhandlingar.

– President Trump kämpar för att skydda mellanklassen genom att påstå att det här är bidrag till de rika och välbärgade, säger chefen för American Energy Alliance till branschtidningen Automotive News.

Sedan tidigare har Donald Trump varit kritisk till Paris-avtalet och allt prat om hotande klimatförändringar. Donald Trump har också tvingat delstaterna att följa nationella utsläppsregler i stället för att som tidigare kunna stifta egna, tuffare, lagar.

NyTeknik

6. Deras teknik gör hela vindrutan till en display

2019-12-17 08:30 **John Edgren**

Snart ska kinesiska Futurus visa upp lösningen som gör vindrutan till en ar-display. Föraren får stöd av grafik i synfältet, och baksätespassagerarna kan samtidigt se underhållning i rutan.



Snart ska kinesiska Futurus visa upp lösningen som gör vindrutan till en ar-display. Föraren får stöd av grafik i synfältet, och baksätespassagerarna kan samtidigt se underhållning i rutan.

Nu tar bilbranschen klivet från heads up-displayer, som exempelvis visar rådande hastighetsbegränsning, till att föraren i synfältet backas upp av augmented reality, alltså förstärkt verklighet.

Läs mer: Kameror i självkörande bilar ska uppdatera kartan automatiskt

Kinesiska Futurus presenterar ett koncept där hela vindrutan har förvandlats till en enorm ar-display. Det Peking-baserade företaget säger sig ha lösningen klar för att genomföra själva projiceringen och utlovar att de ska visa upp tekniken på teknikmässan CES i Las Vegas i januari.

Synfältet är upp till 60 grader med en upplösning på 80 pixlar per grad och en luminans upp till 15 000 candela per kvadratmeter. Tanken är att grafik ska uppmärksamma föraren på faror, exempelvis kunna lysa upp linjerna mellan filer samt stödja navigationen genom att måla ut anvisningar på vägbanan. Det skriver Futurus på sin hemsida.

Vindrutan tar även över infotainmentskärmens roll som gränssnitt för telefonen och media. Enligt Futurus kan den visa underhållning för baksätespassagerarna utan att föraren kan uppfatta bilderna. Futurus hävdar att man nu samarbetar med stora biltillverkare kring att få ut lösningen i fordon.

Feber

7. GR Yaris presenteras i januari

AV BOBBY GREEN 2019-12-17 KL 16:40

Toyotas nya sportbil efter Supra



Vi har tidigare skrivit om GR Yaris och att den skulle presenteras den 17 november. Som ni säkert alla vet har det datumet passerats med råge och fortfarande har vi inte sett någon bil. Nu meddelar Toyota att det är januari på Tokyo Auto Salon i Japan nästa år som gäller, inget annat.

GR Yaris är Toyotas nästa sportbil efter GR Supra och den är inspirerad av rally men utvecklad för gatan. Teknik, erfarenhet och kunskap från Toyotas deltagande i rally-vm ska vara implementerat i versionen som bland annat kommer att bjuda på turbomotor och fyrhjulsdrift.



HÖGSTA VÄXELN

8. Ford Focus ST

Av Joel Sandberg 11 december, 2019

Busigare vardagsracer



När Ford släppte nuvarande generationen Focus konstaterade vi illa kvickt att den är mer körglad än många konkurrenter i halvkombisegmentet. Vill man dock ha en hejdundrande kittlande känsla i magen ska man istället välja Focus med tillägget ST. Det innebär att motorrummet fylls med en 2,3-liters bensinmotor som producerar 280 energiska hästkrafter. Ford beskriver nya Focus ST som den mest körglada någonsin. Låt oss lägga i Högsta Växeln och ta reda på hur väl det påståendet stämmer.





En ST-behandlad Focus har som väntat en del exteriöra detaljer som avslöjar att man kör runt i något med lite mer krut under huven. Det mest uppenbara är bokstäverna ST i grillen och på bagageluckan. Den har även en liten vinge bak, en större grill och kolossala bromsok för att förhöja den sportiga känslan. Ja, sen var det ju det här med att just vår testbil hade den reflexväst-orangea kulören som knappast hjälper till att hålla en låg profil. Att nya Focus är en mycket mer estetiskt tillfredställande skapelse än den gamla är ingen hemlighet och Focus ST bjuder utan tvekan på den mest aggressiva, sportiga looken hittills.

Interiören i Focus ST skiljer sig minimalt från en pensionärs-specad eco-diesel-Focus. Det som utmärker sig mest är de skålade Recaro-stolarna som kramar om kroppen som en sugpropp. Andra detaljer är att visarna i instrumentpanelen har färgats röda och att ratten är mer greppvänlig. Interiören är relativt välbyggd, men ungefär lika upphetsande som instruktionsboken till en skrivare. Den är dock fortfarande en praktisk halvkombi med gott om plats för både barnstolar och många matkassar.

Det viktigaste med Focus ST är som ni kanske redan har gissat körupplevelsen, och jag kan meddela att den är snudd på fenomenal. Till att börja med kan man gott skippa kaffet till frukosten eftersom den bjuder på en minst sagt adrenalinhöjande upplevelse. Focus ST producerar 280 hästkrafter som skickas ner i marken via framhjulen vilket innebär att det förekommer en mängd vridstyrning vid gaspådrag och det leder till att varje accelerationstillfälle är som en brottningsmatch med ratten.

På lite kurvigare vägar märker man väldigt snart att det är svårt att få den att understyra. Visst är den lite tyngre än den briljanta lilla busbilen Fiesta ST men den ligger klistrad på vägen i svängarna, oberoende av vilken hastighet man håller. Det är heller ingen match att få upp farten igen ut ur kurvorna. Ford har nämligen utrustat bilen med automatisk varvmatchning som gör att alla nedväxlingar blir silkeslena och alla 280 hästkrafter kan utnyttjas så fort man stampar plattan i mattan.



Som grädde på moset har Focus ST besmyckats med ett par utblås baktill som är lika äkta som min passion för bilar. Här är det inte tal om att försöka efterlikna ”the real deal” med några plastbitar à la Audi. Ljudet som kommer ur akterutblåsen i race-läget kan inte beskrivas som annat än fantastiskt. Focus ST morrar vid uppstart, ylar vid acceleration, poppar vid växlingar och ger ifrån sig samma smällar som nyårsraketerna vid tolvslaget när man släpper på gasen.

Ford Focus ST är en bil för den som älskar involverande körning. Vill man färdas i komfort bör man titta på andra alternativ. Efter många mil på motorväg kan jag meddela att den hoppar, snarare än glider fram och det medför en öm rygg efter inte alltför lång stund. Bilen mår som bäst när den får utnyttjas till fullo och slängas runt krökar så att däcken tjuter. Focus ST är en fantastiskt körglad så kallad het halvkombi, och med tanke på hur kompetent den är kan jag bara drömma om vad kommande Focus RS kommer att vara kapabel till.

Ford Focus ST 2019

Motor:	2,3-liters, 4-cylindrig, bensin, 280 hästkrafter, 420 newtonmeter
Kraftöverföring:	6-växlad manuell, framhjulsdrift
Acceleration 0-100 km/h:	5,7 sekunder
Toppfart:	begränsad till 250 km/h
Vikt:	1508 kg
Mått (längd/höjd/bredd):	4378/1452/1979mm
Pris:	359 000 SEK (Testbil ca 410 000 SEK)



BETYG

Exteriör	★★★★☆
Interiör	★★★☆☆
Körglädje	★★★★★
Valuta för pengarna	★★★★☆
Relativ praktikalitet	★★★½☆
Ha-begär	★★★★☆
Relativ prestanda	★★★★½
Teknik	★★★☆☆
Motorljud	★★★★★
Komfort	★★☆☆☆

SAMMANFATTNING

Ford Focus ST lyckas involvera föraren i körningen som få andra halvkombis. Med manuell växellåda och 280 hästkrafter på framhjulen är det sällan mungiporna pekar nedåt. Vill man sticka ut är det bara att aktivera race-läge och låta bilen yla och poppa på beställning.

3.8

★★★★☆

TOTAL POÄNG

9. Vanliga Ford Mustang kan bli eldriven: ”En tidsfråga”

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-12-16, 14:37, uppdaterad 2019-12-17, 06:58

På Los Angeles Auto Show tidigare i år visade Ford upp elbilen Mustang Mach-E. En suv med designinspiration från Fords klassiska Mustang.



Ford Mustang Lithium.

Faktum är att det bara är en tidsfråga innan Ford bygger en eldriven version av "riktiga" Mustang. Det antyder i alla fall chefsingenjören för Mustang Mach-E, Ron Heiser, i en intervju med Motoring på frågan om han såg en möjlighet för vanliga Mustang att så småningom bli eldriven. "Om vi blickar in i framtiden så är det bara en tidsfråga innan marknaden går över till eldrift."

Vi vet sedan tidigare att Ford håller på att utveckla en eldriven version av Ford F-150. Autoblog rapporterar att Fords lyxmärke Lincoln ska bygga en eldriven suv men teknik från Rivian.

Ford ska också bygga åtminstone två modeller på Volkswagens MEB-plattform, tilltänkta för den europeiska marknaden.

På årets SMEA-show visade Ford tillsammans med Webasto upp en eldriven Mustang – kallad Ford Mustang Lithium. Just den bilen hade 900 hästar, 1.356 Nm och manuell växellåda. Om (eller när) det blir en serieproducerad eldriven version av "vanliga" Mustang, lär den inte få riktigt så mycket effekt – men vi kan ju hoppas.

Officiell: Ford Mustang Mach-E – galopperande elsuv

Ford visar upp eldrivna Mustang Lithium på Sema – 900 hk, 800 volt och manuell växellåda



Av Patrik Lundin

10. Jeep elektrifierar hela sitt modellutbud till 2022 – elbilar och laddhybrider

Publicerad 2019-12-17, 16:29

Christian Meunier, global Jeep-chef, utlovar en snabb övergång till elektrifierade modeller. "Vi ska bli den grönaste suv-tillverkaren i världen."



Sent ska syndaren vakna ... men nu ska även Jeep elektrifiera.

Fiat/Chrysler, med alla sina varumärken, har inte visat många tecken på att vilja erbjuda kunderna elektrifierade alternativ. Men nu ska det bli ändring – och det ska gå snabbt.

Christian Meunier, nytillträdd chef med globalt ansvar för Jeep, mötte nyligen motorjournalister i Nya Zealand. Där utlovade han att "Vi ska bli den grönaste suv-tillverkaren i världen."

Först ut hos Jeep blir lilla Renegade, som redan i början på nästa år ska erbjudas som laddhybrid. Jeep Renegade Plug-In Hybrid kombinerar en turbofyra med 180 hk samt en elmotor som ger 100 kW (136 hk) och 260 Nm. Den sammanlagda systemeffekten borde hamna runt 300 hk, men Jeep anger den till blygsamma 240 hk. Den elektriska räckvidden ska var cirka fem mil.

Vanliga Renegade har en niostegad automatlåda men laddhybriden har en sexstegad automat. För att få plats med batteripaketet har Jeep Renegade Plug-In Hybrid en bränsletank på bara 39 liter.

Jeep Renegade Plug-In Hybrid inleder skiftet till fler elektrifierade modeller hos Jeep, och i förlängningen också hos Fiat/Chrysler. För Jeeps del ska elektrifieringen gå snabbt, redan 2022 ska alla modeller erbjudas som antingen laddhybrid eller renodlad batterielbil.



Den elektriska räckvidden hos Jeep Renegade Plug-In Hybrid ska vara cirka fem mil.



[Äntligen laddhybrider på gång från Fiat/Chrysler – Jeep är först ut]()



[Fiat/Chrysler betalar miljardbelopp – för att åka snålskjuts på Tesla]()



[Fiatchefen: "Hoppas inte ni köper en eldriven Fiat 500"]()

Av Pär Brandt

NyTeknik

11. Volvo och Isuzu i strategisk allians

2019-12-18 07:50

TT

Lastbilstillverkarna Volvo och Isuzu ska ingå ”en strategisk allians inom kommersiella fordon för att ta tillvara de möjligheter som skapas i den pågående omvandlingen av branschen”.



Enligt ett pressmeddelande från Volvo Group har bolagen undertecknat en icke-bindande avsiktsförklaring. Samtidigt överlåts hela UD Trucks från Volvo till Isuzu, vilket väntas plussa på Volvokoncernens rörelseresultat med omkring 2 miljarder kronor och öka nettokassan med cirka 22 miljarder kronor.

”Vi ser att det finns en stor potential i att utöka vårt samarbete inom teknik, försäljning och service men även inom andra områden i framtiden, till förmån för våra kunder och affärspartners”, säger Martin Lundstedt, vd och koncernchef för Volvokoncernen, i pressmeddelandet.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Volvo Cars vill spåra fler batteriråvaror digitalt

Volvo Cars mot rekord – efter försäljningslyft

Storägare återinvesterar i Volvo Cars

12. Sprängde bil i luften med luftfräschare och cigg

Publicerad 17 dec 2019 12:00

En man i Storbritannien orsakade en kraftig bilexplosion genom att först spreja luftfräschare och sedan tända en cigg. Bilen totalkvaddades medan mannen mirakulöst nog klarade sig utan skador, rapporterar BBC News. – Det kunde ha varit värre, säger polisen.



Mannen i bilen hade änglavakt under den dramatiska olyckan.

Att först spreja en ”överdriven” mängd luftfräschare i bilen och sedan tända sig en cigarett, är ingen god idé. Det fick en man i Halifax, Storbritannien, erfara under den gångna helgen.

Han gjorde nämligen just detta i en stillastående SEAT halvkombi och orsakade en oavsiktlig explosion, rapporterar BBC News.

Sprängde skyltfönster utanför

För gasen i sprejflaskan tog fyr när mannen tände cigaretten. Och på en millisekund hade såväl bilens rutor som närliggande skyltfönster på gatan utanför sprängts sönder.

Även dörrarna och taket bucklades på bilen medan mannen själv lyckades ta sig ut med endast några mindre skråmor.

Enligt vittnen som postat om händelsen på Twitter hördes en ”enorm smäll”.

GRANTURISMO

13. Mercedes-Benz SLR McLaren

Gran Turismo Magazine nr.1 2012

En högteknologisk bomb, en fest för alla nostalgiker, en bekväm långfärdsvagn med superprestanda. Mercedes SLR försökte vara allt på en gång, men blev en kompromiss. Nu är den köpvärd!



Upphetsningen över det faktum att McLaren tog hand om Mercedes superbilsprojekt för 2000-talet var nästan gränslöst stor hela vägen fram till dess att bilen stod klar hösten 2003. Det nya superbilsprojektet som växte fram i McLarens teknologicenter var tänkt att bli en osannolik blandning av bakåtblickar och spetsteknologi, och kanske var det en omöjlig dröm man försökte skapa.





Förväntningarna på nya SLR, namnet kom till för att koppla ihop den med 50-talets racer med samma namn, var under alla omständigheter så skyhöga att de aldrig skulle kunna infrias av den färdiga bilen.

Enligt lite mer än bara rykten ska projektet redan tidigt ha drabbats av intressekonflikter mellan Stuttgart och Woking, med kompromissovilliga team som ville dra åt olika håll. Eftersom Mercedes "ägde" projektet fick britterna bita i det sura äpplet och acceptera att bilen snarare utvecklades till en Grand Tourer än en supersportbil.

Dragkampen stod aldrig kring grundkonceptet med frontmotor, utan kring den komfortnivå som SLR enligt Stuttgart skulle erbjuda. Trots att bilen har en struktur i kolfiber väger en SLR in på dryga 1 750 kilo. Hur mycket av dessa kilon som är isolering, säkerhetsutrustning, tunga komfortstolar, ljud- och klimatanläggning med mera stod klart några år efter introduktionen när det byggdes en GT-version ämnad för enmärkesracing. Modellen döptes till 722 GT och vägde 1 368 kilo – nästan 400 kilo mindre än gatbilen. Och då fanns ändå fortfarande den stora och tunga automatlådan ombord – en lösning som möttes av skepsis hos många spekulanter av SLR redan innan man hade provat den.





När Mercedes ritade på affärsplanen för SLR kalkylerade man med att bygga 500 exemplar per år under sju år med en prislapp på ungefär 350 000 euro – någon dryg svensk miljon mer än vad V12-konkurrenterna i "billig" aluminium från Aston Martin och Ferrari kostade. Men istället för 3 500 bilar kom man att bygga 1 150 bilar totalt, vilket säger mer om risken med att blåsa upp förväntningarna än om bilens egenskaper och tekniska innehåll. Grundlayouten är inte helt olik Panoz Le Mans-racer, med V8-motorn placerad en halvmeter bakom framaxeln, och kupén förskjuten ut över bakaxeln. Att kalla den en mittmotorvagn är alltså inte alls fel. Karossen fick en aktiv vinge bak (som även användes som luftbroms) och keramiska bromsskivor och Sensotronicregleringen, som tillverkaren

senare kom att lämna på grund av inkonsekventa funktion.

Motorn stammade från Mercedes serieproduktion, en treventilare som hade byggts om från grunden med torrsump och en Lysholm-kompressor som pressade in 0,9 bar med resulterande 626 hästar och 780 mastiga newtonmeters vrid.

Den femstegade automatlådan med manuellt växelläge var ett omstritt val, men faktum är att lådan passar mycket bra till motorns och bilens karaktär i stort, och den tycks inte äta upp särskilt mycket av dess prestandapotential. I oberoende tester noterade man nämligen spurten till 200 km/h på 10,7 sekunder, och en toppfart på över 330 km/h. I kalla siffror räknat kvalade SLR definitivt in bland superbilar, även om den höll sig divisionen

under de som aspirerade på överljudsfarter. Specialversioner är ett väl fungerande recept för att ge näring åt intresset för en stagnerad modell, och specialversioner av SLR blev det!

Tre år efter produktionsstarten var det dags för "722", en flört med Stirling Moss segerrika SLR med samma startnummer (och starttid, 07.22), en putsad version med några hästar till (+14), större bromsar och en annan chassisättning som de mest noterbara egenskaperna. Hösten 2007 var det dags för den obligatoriska Roadstern, med halvautomatisk tygsufflett. Även en 722 Roadster med tillägget "S" byggdes 2009 i 150 exemplar.

Samma år byggdes också en extrem Speedstervariant i 75 exemplar med tilläggsnamnet "Stirling Moss", för priset 750 000 euro.

Lite surfing ger vid handen att det står betydligt fler än 150 SLR till salu i världen just nu, varav mer än 100 i Tyskland och tre i Sverige. Teknikinnehållet, de dramatiska formerna och inte minst varumärket kommer att borga för att den kommer att bli en tung klassiker i framtiden. Alldeles oavsett kompromisser och vikt.

14. SAAB på högsta ort

Publicerad Idag 7:12

Text Mårten Carlsson

Skidorten Aspen i Colorado är nästan så högt man kan komma



Aspen, Colorado ligger hela 2400 meter över havet, och här kom man redan 1974 att köpa in SAAB som polisbilar. Dessa fungerade bra på den höga höjden och det bistra vinterklimatet som Colorado kan bjuda på. Så polisväsendet i Aspen och även i närliggande Vail blev SAAB trogna ända fram till 2005. Idag kör man dock Toyota Highlander och Volvo XC90.

Läs mer om:

Traffipax och fartsyndare!

När James Bond körde Saab 900 Turbo

Sveriges största Saab 900-fantast?

Klassiker

15. Grattis Opel Kapitän!

Publicerad **23 december 2009**

Text Carl Legelius

I dag är det dagen före julafton och då har Adam namnsdag. Vad är då naturligare än att Klassiker också firar en klassisk Opel, nämligen Opel Kapitän. Grattis till denna strama kämpe under fem decennier.



När kapten på tyska heter Kapitän gäller det bara flottan (där graden för övrigt motsvarar svenska flottans kommendör) och civilflyget. I armén och flygvapnet heter kapten Hauptmann.

Opel hade både Admiral och Kadett på programmet så Kapitän passade rangmässigt fint in mellan dem när den i december 1938 visades för första gången.

Kapitän mottogs i Sverige som en bil av amerikansk typ men med nättare mått. Det var rätt endast såtillvida att Opel var helägt av GM, men Kapitän var helt igenom tyskkonstruerad fast naturligtvis influerad av Detroit.

Med sin självbärande kaross och kortslagiga sexcylindriga motor var Kapitän modernare än samtida amerikanska GM-vagnar.

Den var nästan lika rymlig som en Chevrolet men betydligt billigare att äga trots att priset inte skilde så mycket (bara 50 kronor faktiskt, men nypriserna låg 1939 strax under 5 000 kronor).

Opel Kapitän blev en stor framgång för Opel som på 1930-talet var Tysklands största exportör av bilar. Den hängde med i olika skepnader fram till 1970 då namnet av någon anledning inte längre ansågs gångbart.

Här gör vi en snabbgenomgång av Kapitäns olika årgångar.



På en broschyrbild i typiskt tyskt förkrigsmanér träder 1939 års modell av Kapitän fram. Formgivningen var lyckad med något av Cord över fronten. Undrar hur många bilar han sålde, försäljaren Arno Zöls som stämplat sitt namn i broschyren?



Trots det självbärande byggsättet fanns Kapitän före kriget, men bara då, som tvådörrars cabriolet. De flesta tysksålda rekvirerades av Wehrmacht som stabsbilar och försvann i krigets virrvarr.



Kapitän togs upp i produktion igen nästan oförändrad i oktober 1948. Den skarpögde ser att strålkastarna blivit runda och att stötfångarna pryds av Opelmärket och inte texten Kapitän. Under 1950 infördes rattväxel.



Förkrigsformerna fick en modernisering 1951 och Kapitän ser nu ut som en amerikanare av 1947 års modell. Men något nytt var på gång..



Den i Tyskland kallade Hajnoskapitänen debuterade i december 1953 och var verkligen helt ny utom att sexan med anor från 1936 fick hänga med ett tag till, nu med 68 hk hemma i Tyskland och upptill 79 hk på export.



En lyckad omarbetning gjordes för Modell -56 presenterad hösten 1955. Effekten var nu 75 hk, på export upp till 82 hk. En L-version fanns och man kunde också få overdrive. En i Sverige mycket omtyckt nybil.



Kapitän P 2,5 var en besynnerligt kortlivad modell som bara tillverkades i tolv månader från juni 1958. Den fick stark kritik för sina smala bakdörrar och klumpiga form.



Med Kapitän P 2,6 (1959-1964) rättades det mesta till och modellen blev den mest sålda av alla Kapitäntyper.



Som en förfinad Chevelle med drag av Buick såg den ut, Opel Kapitän A (1964-1969) men modellen var nu vardagsbilen i den första K-A-D-serien som också omfattade Admiral och V8-modellen Diplomat. Sextiotalets ekonomi var god så det såldes mer än dubbelt så många Admiral som Kapitän.



I mars 1969 kom K-A-D- modellerna med ny kaross, deDionbakvagn och andra tekniska finesser: Det blev för fint för en enkel Kapitän som därför mönstrade av för gott i april 1970 efter bara 4976 exemplar. Så sällsynt att varken broschyr- eller pressbilder har kunnat påträffas.

Feber

16. Lewis Hamilton och Valentino Rossi bytte fordon för en dag

AV BOBBY GREEN 2019-12-16 KL 15:20

Lewis på hoj och Valentino i F1-bil



FILM: https://youtu.be/sult6mXb3fs



SLUT